DZIENNIK ZARZĄDZEŃ

Dyrekcji Kolei Państwowych w Poznaniu.

Nr. 9. **Poznań, dnia 10. kwietnia** **1926.**

ODEZWA

Do wszystkich pracowników kolejowych Dyrekcji Poznańskiej.

Obejmując powierzone mnie przez Pana Ministra Kolei stanowisko Prezesa Dyrekcji Poznańskiej, zwracam się do podległych pracowników kolejowych z serdecznem wezwaniem do ochotnej współpracy nad dalszym rozwojem polskiego kolejnictwa. Nie przychodzę tu jako obcy, gdyż danem mi było pracować już przy przejęciu tutejszych kolei po zaborcach i brać udział w pierwszych pracach organizacyjnych. Miałem sposobność poznać wtedy gorący patrjotyzm tutejszych pracowników i mam nadzieję, że wezwanie moje znajdzie należyte zrozumienie. Przyświecać nam winien jeden wspólny cel, a tem jest wytężona i wytrwała praca dla dobra Najjaśniejszej Rzeczypospolitej Polskiej.

Inż. Stanisław Ruciński
Prezes Dyrekcji Kolei Państwowych.

Treść:

Sprawy ogólno-administracyjne.

99. Przejazd robotników torowych, do lub od pracy.

Do wszystkich Oddziałów i miejsc służbowych.

IV/1 A 6 - 22904/26 z dnia 29. 3. 1926.
IV, I, III, Wp. Pr.

Zauważono, że robotnicy torowi, jadąc do lub od pracy, używają do przejazdu klasę trzecią. Pracownicy ci są po większej części zabrudzeni i wożą ze sobą narzędzia robocze, co robi niemiłe wrażenie na podróżujących w przedziałach trzeciej klasy.

Dyrekcja K. P. zarządza, by robotnicy torowi, udający się do pracy wzgl. powracający od pracy, używali do przejazdu czwartą klasę.

Organom kontrolnym oraz prowadzącym działki poleca się dopilnowanie przestrzegania powyższego rozporządzenia, które zresztą w niczem nie zmienia postanowień, zawartych w tymczasowych przepisach o przejazdach ulgowych dla pracowników kolejowych, ogłoszonych w Dz. Zarządzeń nr, 34 ex 1920, poz. 405.

100. Ulgi przejazdowe dla dzieci pracowników kolejowych, praktykujących w rzemiośle lub innych zawodach ponad 18 rok życia.

Do wszystkich Wydziałów, Działów, wszystkich Oddziałów i miejsc służbowych oraz wszystkim pracownikom do wiadomości.

IV/1 - 24386/26 z dnia 7. 4. 1926.
IV, Pr.

W sprawie ulg przejazdowych dla dzieci pracowników kolejowych, które praktykują w rzemiośle lub innych zawodach, Ministerstwo Kolei reskryptem z dnia 16. 3. 1926 r. Nr. I/3491/2/26 wyjaśnia, że obowiązujące przepisy tymczasowe o przejazdach ulgowych kładą za warunek tymczasowych przepisów o przejazdach ulgowych: (uwaga do § 5 i § 8), że tylko te dzieci mają prawo do ulg, które są na całkowitem utrzymaniu pracownika.

Z uwagi, że dzieci, które wyuczyły się rzemiosła, już w 18 roku życia pracują na siebie i wówczas rodzice ch całkowicie nie utrzymują, przeto w myśl ścisłego brzmienia przepisów nie mogą one korzystać z ulg przejazdowych.

O ileby jednak zachodziły tak rzadkie wypadki, że po 18 roku życia dzieci te pomimo, że są **nadal na praktyce rzemieślniczej lub innej nic nie zarabiają, to, o ile wtedy są na całkowitem utrzymaniu rodziców,** mogą im być przyznane ulgi przejazdowe na równi z temi dziećmi — które nie chodzą do szkół, ani też uczą się rzemiosła — jednak do lat 21 **faktycznie są całkowicie** utrzymywane przez rodziców.

Powyższe rozporządzenie jest zatem dla terminatorów rzemieślniczych lub innych zawodów rozszerzeniem ulg przejazdowych na cały czas nauki rzemieślniczej, może być stosowane jednak tylko do 21 roku życia.

Jeżeli więc dziecko po ukończonej nauce nie ma żadnego zatrudnienia i jest u rodziców na całkowitem utrzymaniu, to może nadal korzystać z ulg przejazdowych, jednakowoż tylko tak długo, jak niezarabia. Z chwilą, gdy dziecko otrzyma pracę lub po ukończonej nauce udaje się za pracą do innych miejscowości, **traci prawo do ulg przejazdowych** i pracownik jest zobowiązany **natychmiast** zwrócić dowód tożsamości osoby pod odpowiedzialnością służbową.

D. K. P., podając powyższe do wiadomości, wyjaśnia, że pracownicy kolejowi mogą wnosić o przedłużenie ważności dowodów tożsamości osoby wzgl. o nowe dowody dla dzieci, które praktykują i są na całkowitem i wyłącznem ich utrzymaniu. Do podania należy jednak dołączyć odpowiednie poświadczenie pracodawcy, które musi zawierać najpotrzebniejsze szczegóły a mianowicie:

1. datę rozpoczęcia i ukończenia nauki,
2. jakie otrzymuje wynagrodzenie tygodniowe lub miesięczne,
3. czy otrzymuje wolny stół i stancję, tj. czy mieszka i odbiera całodzienne wyżywienie u pracodawcy,
4. czy pracodawca za praktykę dziecka pobiera od rodziców zapłatę, a w danym razie w jakiej wysokości w stosunku miesięcznym lub rocznym lub też za cały czas nauki,
5. datę wystawienia poświadczenia, imię i nazwisko pracodawcy, pieczęć a jeżeli zakład, w którym dziecko praktykuje, nie posiada pieczęci, wówczas wiarogodność podpisu pracodawcy musi być potwierdzona przez miejscową władzę, tj. policję lub gminę.

Zarządzenie niniejsze ma zastosowanie nie tylko do dzieci pracowników w służbie czynnej, lecz także prac. emerytowanych. Również do dzieci wdów i sierot po kolejarzach, pobierających zaopatrzenie z funduszów emerytalnych.

Oddziały i miejsca służbowe mają przyjmować tylko takie podania, które zawierać będą ściśle wszystkie szczegóły, jakie wyżej wymieniono.

Przy rozporządzeniu w Dzienniku Rozporz. Nr. 18 poz. 219 z roku 1922 i Nr. 24, poz. 153 z roku 1924 należy wskazać na niniejsze zarządzenie.

Sprawy Wydziału Eksploatacyjnego

101. Grupowanie wagonów osobowych w pociągach towarowych wyznaczonych do przewozu podróżnych.

Do wszystkich Oddz. Eksploatacyjnych i stacji.

I/2 - 23286/26 z dnia 26. 3. 26.
I, I/3, Wp.

Pismem z dnia 16. III. 1926 r. L. dz. IV. 2714/11 zarządziło Ministerstwo Kolei, aby w pociągach towarowych, wyznaczonych do przewozu podróżnych, wagony osobowe były grupowane razem i umieszczone wogóle na przodzie pociągu za wagonem służbowym, względnie ochronnym, ze względu na możność ogrzewania tych wagonów parą z parowozu i hamowania ich hamulcem zespolonym, oraz ułatwienie odpowiedniego zatrzymania pociągu na stacjach i przystankach.

W wyjątkowych wypadkach, o ileby tego wymagały warunki miejscowe można umieszczać wagony osobowe na końcu pociągu za zgodą Dyrekcji kol.

Umieszczenie ich natomiast w środku pociągu nie jest dopuszczalne z wyjątkiem poc. wojskowych.

Powyższe podaje się do ścisłego stosowania i pouczenia interesowanego personelu.

102. Tabela ograniczeń użytkowania wag. tow. Wyd. 4.

Do wszystkich stacji, eksped. tow., posp., Zarządów kol. pow. i Oddziałów Ekspl.

I/3 - 17762 z dnia 26. 3. 1926.

Wobec tego, że ograniczeń w używaniu wagonów własnych (P. P. P.) jak i takich z cechą „P. K. P. Hafen Danzig Port Gdański" niema, zmianka w rubryce 1 D i 6 D, jest zbędna i należy słowo „wolno" skreślić.

103. Godziny służbowe.

Do wszystkich stacyj, eksp. tow. i posp. oraz Oddz. Ekspl. do wiadomości.

I/4 - 22907/26 z dnia 30. 3. 1926.
I, VI, VII, Pr.

Dla eksp. tow. Krotoszyn i Września zmienia się godziny służbowe z jednorazowych na dwurazowe tj. od godz. 8—12-tej i od 14—18-tej, a dla kas towarowych tychże ekspedycyj od 8—12-tej i od 14—17-tej.

Sprawy Wydziału Mechanicznego.

104. Kontrola pociągów osobowych dalekobieżnych przez funkcjonarjuszów administracji mechanicznej.

Do wszystkich Oddziałów mechanicznych i parowozowni.

II - M 4/25659/26 z dnia 25. 3. 1926.
I Pr.

Dyrekcja Kolei Państwowych zarządza od zaraz przeprowadzanie kontroli stanu wszystkich pociągów osobowych dalekobieżnych przez Pp. Naczelników Oddziałów mechanicznych wzgl. ich zastępców, Kontrolerów maszynowych, Naczelników parowozowni wzgl. ich zastępców. Kontrolować winni wyżej podani funkcjonarjusze w kolejności przez Oddział mechaniczny ustalonej. Funkcjonarjusz przeprowadzający kontrolę winien zważać:

1. czy parowóz przybył na czas do pociągu, czy jest w dobrym stanie i należytej czystości;
2. czy jest dobrze dokonana kontrola hamulców zespolonych;
3. sprawdzić czy wagony są należycie ogrzane i łączniki rur ogrzewczych na stacjach końcowych są odwodnione;
4. czy oświetlenie działa należycie i czy zachowany jest stan czystości w pociągu;
5. stwierdzić czy jest na miejscu personel służby mechanicznej.

To samo dotyczy pociągów osobowych lokalnych z tą jednak różnicą, że kontrolę tę można przeprowadzać dorywczo. Plan kolejności dla wyżej podanych funkcjonarjuszów administracji przedłożą oddziały mechaniczne Dyrekcji do wiadomości.

105. Przepisy o godzinowem i kilometrowem.

Do wszystkich Wydziałów D. K. P., Oddziałów mechanicznych, Eksploatacyjnych, Drogowych, Parowozowni, stacji i miejsc służbowych.

II - M 20 - 18447/26 z dnia 30. 3. 1926.
II/2, I, IV, V, Wp. Pr.

Poniżej podaje się do wiadomości i zastosowania rozp. M. K. Nr. I. 4434/2/26 z dnia 3. marca 1926 dotyczące godzinowego i kilometrowego dla drużyn parowowych i konduktorskich. Dotychczasowe przepisy o godzinowym i kilometrowym l. dz. IV/3 — Ra 12/291 z dnia 8. 3. 1924 r. Dyrekcja anuluje.

Konduktorzy pełniący funkcje smarowników przy pociągach towarowych otrzymywać będą począwszy od 1. II. 26 r., dodatki kilometrowe i godzinowe według stawek obowiązujących dla konduktorów i hamulcowych a nie jak dotychczas według stawek obowiązujących dla kond. bagaż. Ewentualnie nadpłacone kwoty przy wypłacie kilometrowego i godzinowego za miesiąc luty należy potrącić przy następnej wypłacie.

MINISTER KOLEI.
Nr. I. 4434/2/26.

Warszawa, dnia 3. marca 1926 r.

W sprawie należności drużyn konduktorskich i parowozowych za czas spędzony w służbie przy pociągach względnie na parowozie.

Do
wszystkich Dyrekcji Kolei Państwowych
i Dyrekcji Budowy Kolei Państwowych
w Warszawie.

Rada Ministrów powzięła na posiedzeniach w dniu 24. lutego 1926 r. i w dniu 3. marca 1926 uchwałę w sprawie należności i drużyn konduktorskich i parowozowych za czas spędzony w służbie przy pociągach względnie na parowozie. Równocześnie Rada Ministrów uchyliła rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 18. lutego 1924 r. o dodatkach godzinowym i kilometrowym drużyn konduktorskich za czas spędzony w służbie przy pociągach (Dz. Ust. R. P. Nr. 22 poz. 234) oraz rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 18. lutego 1924 r. o dodatkach godzinowym i kilometrowym drużyn parowozowych za czas spędzony w służbie na parowozie (Dz. Ust. R. P. Nr. 22 poz. 235).

Polecam Dyrekcjom, aby bezzwłocznie wydały zarządzenie celem obliczenia dodatków wymienionych drużyn w myśl powyższych uchwał Rady Ministrów. Przy obliczeniu dodatku godzinowego i kilometrowego za luty 1926 r. należy w myśl § 2 ust. 2 i § 3 ust. 3 wymienionych uchwał zastosować mnożną w wysokości 41 groszy.

Na mocy § 5 wymienionych uchwał Rady Ministrów podwyższam drużynom konduktorskim i parowozowym, obsługującym na linjach normalnotorowych pociągi **towarowe,** kursujące **wyłącznie** w okręgu Dyrekcji Kolei w Katowicach, dodatek kilometrowy, wymieniony w §3 pkt. a) powyższych uchwał jak następuje:

a) dla drużyn konduktorskich o 20 %
b) dla drużyn parowozowych o 10 %.

Podwyższenie to obowiązuje od 1. lutego 1926 r. do 31. maja 1926 r. poczem w zależności od wykonywanych przebiegów ulegnie rewizji.

Wypłata należności drużyn konduktorskich i parowozowych winna być dokonywana w połowie następnego miesiąca (np. za luty w połowie marca).

Na mocy § 7 (ust. 3) wymienionych uchwał Rady Ministrów ustalam stawki zasadnicze dodatku za przewiezienie jednego wagonu ładownego z odległości 5 km. na poszczególnych kolejach **wąskotorowych** jak następuje:

Nr. porz.	Nazwa kolei	Stawka w punktach
	I. Dyrekcja Warszawska	
1	Koleje Kujawskie	1.—
2	Lubicz—Sierpc	
3	Gosławicka	
4	Rogów—Rawa	
5	Wieluńska	1.25
6	Bialska	
7	Ostrołęcka	
8	Mlawa—Przasnysz	
	II. Dyrekcja Radomska	
1	Zwierzyniec—Biłgoraj	0.60
2	Koleje Antonowieckie	
3	Miechów—Działoszyce	0.75
4	Jędrzejów—Szczucin	
5	Nałęczów—Opole	
6	Hrubieszów—Uhnów	1.—
	III. Dyrekcja Wileńska	
1	Orańczyce—Pružany	
2	Rokitno—Moczulanka	0.6
3	Dukszty—Druja	
4	Juraciszki—Piesiewicze	
5	Marcińkańce—Horodyszczy	0.8
6	Grupa Janowska	
7	Grupa Baranowicka	
8	N. Swięciany—Kobylniki	
9	Nowojelnia—Lubcza	1.—
10	Gonczary—Filipowicze	
11	Gawje—Iwje	1.25

Strefa	I	od	1	klm.	do	5	klm.
„	II	„	6	„	„	10	„
„	III	„	11	„	„	15	„
„	IV	„	16	„	„	20	„
„	V	„	21	„	„	30	„
„	VI	„	31	„	„	40	„
„	VII	„	41	„	„	50	„
„	VIII	„	51	„	„	65	„
„	IX	„	66	„	„	80	„
„	X	„	81	„	„	100	„
„	XI	„	101	„	„	i wyżej.	

Obliczony na podstawie tych danych dodatek dzieli się w następującym stosunku:

1. przy obsłudze pociągu przez jednego konduktora:
   Maszyniście parowozowemu 40 %
   Pomocnikowi lub palaczowi 30 %
   Nadkonduktorowi (kierownikowi pociągu) 30%
2. przy obsłudze pociągu przez nadkonduktora (kierownika) i jednego konduktora:
   Maszyniście parowozowemu 35 %
   Pomocnikowi lub palaczowi 25 %
   Nadkonduktorowi (kier. poc.) 25 %
   Konduktorowi 15 %
3. przy obsłudze pociągu przez nadkonduktora (kierownika pociągu) i dwóch konduktorów:
   Maszyniście parowozowemu 30 %
   Pomocnikowi lub palaczowi 20 %
   Nadkonduktorowi (kierown. pociągu 20 %
   Dwom konduktorom 2×15 = 30 %

Odpisy wymienionych na wstępie uchwał Rady Ministrów załącza się.

Minister:
Chądzyński.

DLA DRUŻYN KONDUKTORSKICH.

A.

Rada Ministrów powzięła na posiedzeniu w dniu 24. lutego 1926 w dniu 3. marca 1926 r. w sprawie dodatków dla drużyn konduktorskich za czas spędzony w służbie przy pociągach następującą uchwałę:

Na mocy art. 10 ustawy z dnia 9. października 1923 roku o uposażeniu funkcjonarjuszów państwowych i wojska (Dz. Ust. R. P. Nr. 116 poz. 924) uchwala się co następuje:

§ 1.

Drużyny konduktorskie otrzymują za czas pełnienia służby przy pociągach następujące dodatki:

a) godzinowe,

b) kilometrowe.

§ 2.

1) Dodatek godzinowy dla kolei normalnotorowych i dla górnośląskich kolei wąskotorowych ustala się w punktach jak następuje:

Za czas służby w drodze przy pociągach.

dla kierownika pociągu (prowadzącego pociąg)	0.55	punktu za godz.
dla konduktora bagażowego	0.47	„ „ „
dla konduktora i hamulcowego	0.42	„ „ „

2) Kwotę dodatku godzinowego otrzymuje się przez pomnożenie mnożnej, ustalonej w myśl art. 5 ustawy z dnia 9. października 1923 o uposażeniu funkcjonarjuszów państwowych i wojska (Dz. Ust. R. P. Nr. 116 poz. 924), na miesiąc, w którym ma miejsce wypłata dodatku, przez odpowiednią liczbę punktów, z tem zastrzeżeniem, że zwiększenia mnożnej na skutek redukcji dodatku regulacyjnego nie bierze się w rachubę.

3) Dodatek godzinowy wypłaca się za czas rzeczywistej pracy przy pociągach, składającej się z czasu jazdy pociągu, czasu przyjęcia pociągu przed odjazdem i czasu oddania pociągu po przybyciu. Czas przyjmowania poc. i czas oddawania pociągu, należy obliczać według rzeczywistej spełnianej służby, nie dłużej jednak niż po jednej godzinie przed odjazdem, a pół godziny po przybyciu pociągu.

Ograniczenie to nie obowiązuje jednak konduktorów bażowych, których praca przy obejmowaniu i zdaniu służby może przekraczać wyżej wskazane normy, o ile wcześniejsze objęcie i opóźnione zdanie służby nastąpiło na skutek zarządzenia dyżurnego ruchu.

Przy pociągach gospodarczych (roboczych) czas przyjmowania i oddawania pociągu nie może przekraczać łącznie jednej godziny.

4) Powyższy dodatek godzinowy zmniejszony o 50% otrzymują drużyny.

a) za czas pobytu na stacji zwrotnej, licząc ten czas od chwili oddania pociągu,

b) jadące z miejsca stałej siedziby służbowej celem objęcia służby przy pociągach w innem miejscu lub z powrotem po oddaniu służby przy pociągach.

5) Konduktorzy wagonów motorowych otrzymują godzinowe w wymiarze przewidzianym dla konduktora i hamulcowego.

6) Przy obliczaniu godzinowego nie bierze się w rachubę czasu pracy do 30 minut włącznie, zaś czas powyżej 30 minut liczy się za całą godzinę.

§ 3.

1) Dodatek kilometrowy dla kolei normalnotorowych i dla górnośląskich kolei wąskotorowych ustala się w punktach jak następuje:

	za przebieg każdych 10 km. pociągami	
	a	b
	towarowemi	osobowemi, mieszanemi i pospiesznemi
dla kierownika pociągu	0.7 punktu	0.35 punktu
dla konduktora bagażowego	0.55 „	0.28 „
dla konduktora i hamulcowego	0.47 „	0.24 „

2) Pociągi gospodarcze i wojskowe zalicza się do towarowych.

3) Kwotę dodatku kilometrowego otrzymuje się w sposób podany w ustępie 2 § 2 niniejszej uchwały.

§ 4.

1) W razie wykonania przez drużynę konduktorską podczas jazdy pociągami pracy przetokowej na linji, pracę tę opłaca się dodatkowo według stawek kilometrowego.

Przebieg kilometrów odnośnych konduktorów przy przetaczaniu oblicza się w ten sposób, że 1 godzinę pracy przetokowej uważa się za 5 km. przebiegu pociągiem towarowym.

W ten sam sposób opłaca się pracę przetokową drużyn konduktorskich na stacjach kopalnianych.

2) W wypadku przewidzianym w § 2 ust 4 b) niniejszej uchwały nie zalicza się kilometrowego.

3) Konduktorzy wagonów motorowych otrzymują kilometrowe w wymiarze przewidzianym dla konduktora i hamulcowego.

§ 5.

Drużynom konduktorskim, zatrudnionym na linjach normalnotorowych w okręgu Dyrekcji Kolei Państwowych w Katowicach, o ile obsługują pociągi towarowe, kursujące wyłącznie w okręgu tej Dyrekcji, Minister Kolei może, w zależności od wykonywanych przebiegów, podwyższyć za przejazd temi pociągami dodatek kilometrowy, wymieniony w § 3 niniejszej uchwały, w granicach do 30 proc.

Postanowienie to nie dotyczy drużyn konduktorskich, zatrudnionych na linjach wąskotorowych górnośląskich.

§ 6.

Drużyny konduktorskie delegowane poza miejsce stałej siedziby służbowej na okres czasu dłuższy niż trzy dni (72 godzin), otrzymują oprócz godzinnego i kilometrowego czas służby przy pociągach, licząc od chwili wyjazdu, aż do chwili powrotu do swej siedziby służbowej, 30 proc. djet normalnych.

Przy delegacjach poniżej 3 dni djet tych nie zalicza się.

§ 7.

1) Na kolejach wąskotorowych użytku publicznego, oraz znaczenia drugorzędnego (gospodarczych) z wyjątkiem górnośląskich kolei wąskotorowych, ustala się dla drużyn konduktorskich zamiast dodatków godzinowo-kilometrowych, dodatek obliczony na podstawie wykonanych wagono-kilometrów ładownych.

2) Stawkę dodatku, ustaloną za przewiezienie jednego wagonu ładownego z odległości 5 km. uważa się za zasadniczą.

Za przewiezienie wagonu z dalszych odległości zwiększa się dodatek za każdą strefę (od 5 do 15 km.), dodając na każdą strefę 50 proc. zasadniczej stawki dodatku.

Przewóz wagonów próżnych i praca przetokowa objęta jest powyższym dodatkiem za przewóz wagonów ładowanych, wobec czego praca ta nie podlega dodatkowej opłacie.

Za wagon osobowy z podróżnymi lub wagon pocztowo-bagażowej opłaca się dodatek jak za wagon towarowy ładowny.

3) Stawki zasadnicze dodatku dla poszczególnych kolei wąskotorowych ustali minister Kolei w porozumieniu z Ministrem Skarbu.

§ 8.

Uchwała niniejsza obowiązuje na wszystkich Polskich Kolejach Państwowych jakoteż na kolejach na obszarze w. m. Gdańska, z tem, że dodatki godzinowe i kilometrowe obliczone w myśl niniejszej uchwały według mnożnej ustalonej dla obszaru Państwa Polskiego w groszach, przelicza się odnośnie drużyn konduktorskich, mających stałą siedzibę na obszarze w. m. Gdańska i zatrudnionych wyłącznie na tym terenie, według stosunku 1 gr. równy 1 fen. gd.

§ 9.

Uchwała niniejsza obowiązuje od dnia 1 lutego 1926 roku.

Warszawa, dnia 3 marca 1926 r.

Minister
Chądzyński.

DLA DRUŻYN PAROWOZOWYCH.

B.

Rada Ministrów powzięła na posiedzeniu w dniu 24 lutego 1926 r. i w dniu 3 marca 1926 r. w sprawie dodatków drużyn parowozowych za czas spędzony w służbie na parowozie następującą uchwałę:

Na mocy art. 10 ustawy z dnia 9 października 1923 roku o uposażeniu funkcjonarjuszów państwowych i wojska (Dz. Ust. R. P. Nr. 116 poz. 1924) uchwala się co następuje:

§ 1.

Drużyny parowozowe otrzymują za czas pełnienia służby na parowozie następujące dodatki:

a) godzinowe,
b) kilometrowe.

§ 2.

1) Dodatek **godzinowy** dla kolei normalnotorowych i dla górnośląskich kolei wąskotorowych ustala się w punktach jak następuje:

A. Za czas spędzony w drodze na parowozie:

dla maszynisty	0.7 punktu za godzinę
dla pom. maszynisty . .	0.55 „ „ „
dla palacza (trzeciaka) . .	0.47 „ „ „

B. Za czas przetaczania parowozem:

dla maszynisty	0.8 punktu za godzinę
dla pom. maszynisty i palacza	0.6 „ „ „

2) Kwotę dodatku godzinowego otrzymuje się przez pomnożenie mnożnej, ustalonej w myśl. art. 5 ustawy z dnia 9 października 1923 r. o uposażeniu funkcjonarjuszów państwowych i wojska (Dz. Ust. R. P. Nr. 116 poz. 924) na miesiąc, w którym ma miejsce wypłata dodatku, przez odpowiednią liczbę punktów, z tem zastrzeżeniem że zwiększenia mnożnej na skutek redukcji dodatku regulacyjnego nie bierze się w rachubę.

3) Godzinowe wymienione w punkcie A. wypłaca się za czas spędzony w drodze na parowozie, licząc od chwili objęcia parowozu przez drużynę, według norm, ustalonych ogólnemi przepisami i dostosowanych do lokalnych warunków, aż do chwili oddania parowozu do parowozowni, względnie do chwili przybycia pociągu (parowozu) do stacji krańcowej

4) W tym samym wymiarze (punkt A.) otrzymują godzinowe:

a) drużyny obsługujące czynne parowozy pomocnicze (podwójna trakcja),

b) drużyny parowozowe obsługujące lużne parowozy.

5) Godzinowe (punkt A.) zmniejszone 50 procent otrzymują drużyny:

a) za czas obsługi specjalnych parowozów w rezerwie i pogotowiu, wyznaczonych przez Dyrekcje w poszczególnych parowozowniach głównych, oraz za czas pobytu w parowozowni zwrotnej, licząc od chwili oddania parowozu,

b) jadące na parowozie lub w wagonie ze stałego miejsca służbowego celem objęcia służby w jakimbądź punkcie linji lub z powrotem po ukończeniu służby.

6) Maszyniści wagonów motorowych otrzymują godzinowe w wymiarze przewidzianym dla pomocnika maszynisty.

Palacze wagonów ogrzewczych, zajęci w drodze przy pociągach, otrzymują godzinowe w wymiarze przewidzianym dla palacza parowowozowego (trzeciaak).

Dozorcy pociągowi i smarownicy wagonowi za pracę w drodze przy pociągach otrzymują godzinowe w wymiarze przewidzianym dla konduktora i hamulcowego.

7) **Godzinowe** wymienione w punkcie B.) wypłaca się za czas trwania **przetaczania,** licząc od chwili przyjęcia parowozu przez drużynę parowozową do chwili oddania parowozu do parowozowni, względnie zdania następnej drużynie.

Dodatek ten otrzymują drużyny parowozowe za przetaczanie dokonywane na stacji macierzystej lub w obrębie torów warsztatowych, magazynowych itp. jakoteż na stacjach zamiejscowych.

8) Przetaczanie parowozem od pociągu wykonywane podczas jazdy pociągami, zalicza się do czasu spędzonego w drode na parowozie (punkt A).

9) Za czas służby przy pociągach gospodarczych otrzymują drużyny parowozowe, o ile pociąg pracuje na stacji lub między sąsiedniemi stacjami jednego węzła, dodatek godzinowy według stawek pod B.), o ile zaś pociąg gospodarczy pracuje na linji, według stawek pod A).

10) Przy obliczaniu godzinowego nie bierze się w rachubę czasu pracy do 30 minut włącznie, zaś czas pracy powyżej 30 minut liczy się za pełną godzinę.

§ 3.

1) Dodatek **kilometrowy** dla kolei normalnotorowych i dla górnośląskich kolei wąskotorowych ustala się w punktach jak następuje:

	za przebieg każdych 10 km. pociągami	
	a	b
	towarowemi	osobowemi, mieszanemi i pośpiesznemi
dla maszynisty	1.— punkt	0.65 punktu
dla pom. maszynisty . .	0.75 „	0.50 „
dla palacza (trzeciaka)	—	0.45 „

2) Jazdy parowozem luzem oblicza się według stawek kilometrowego przewidzianych za przejazd pociągami osobowemi.

3) Kwotę dodatku kilometrowego otrzymuje się w sposób podany w ustępie 2 § 2 niniejszej uchwały.

§ 4.

1) Za przejechane kilometry przy pociągach gospodarczych na linji, oraz w wypadkach przewidzianych w § 2 ust. 4-a), i ust. 8) niniejszej uchwały otrzymują drużyny kilometrowe według rodzaju wykonywanej pracy.

W wypadku przewidzianym w § 2 ust. 5-b) oraz w wypadkach, za które przewidziany jest dodatek godzinowy wymieniony w § 2 pkt. B) niniejszej uchwały, nie dolicza się kilometrowego.

Przebieg kilometrów przy przetaczaniu parowozem pociągowym oblicza sie w ten sposób, że jedną godzinę pracy przetokowej uważa się za 5 km. przebiegu pociągiem towarowym.

2) Drużyny na parowozach popychających otrzymują kilometrowe w podwójnym wymiarze. Za powrót parowozu luzem po uskutecznionym popychaniu wypłaca się kilometrowe w pojedyńczym wymiarze.

3) Maszyniści wagonów motorowych otrzymują kilometrowe w wymiarze przewidzianym dla pomocnika maszynisty.

Palacze wagonów ogrzewczych zajęci w drodze przy pociągach otrzymują kilometrowe w wymiarze przewidzianym dla palacza parowozowego (trzeciaka).

Dozorcy i smarownicy pociągowi w drodze przy pociągach otrzymują kilometrowe w wymiarze przewidzianym dla konduktora.

§ 5.

Drużynom parowozowym, zatrudnionym na linjach normalnotorowych w okręgu Dyrekcji Kolei Państwowych w Katowicach, o ile obsługują pociągi towarowe, kursujące wyłącznie w okręgu tej Dyrekcji, Minister Kolei może, w zależności od wykonywanych przebiegów, podwyższyć za przejazd temi pociągami dodatek kilometrowy, wymieniony w § 3 niniejszej uchwały w granicach do 15 procent.

Postanowienie to nie dotyczy drużyn parowozowych, zatrudnionych na linjach wąskotorowych górnośląskich.

§ 6.

Drużyny parowozowe, delegowane poza miejsce stałej siedziby służbowej na okres czasu dłuższy niż 3 dni (72 godzin), otrzymują oprócz godzinowego i kilometrowego za czas służby na parowozie, licząc od dnia wyjazdu aż do chwili powrotu do siedziby służbowej, 30 procent djet normalnych.

Przy delegacjach poniżej 3-ch dni djet nie zalicza się.

§ 7.

1) Na kolejach wąskotorowych użytku publicznego, oraz znaczenia drugorzędnego (gospodarczych), z wyjątkiem górnośląskich kolei wąskotorowych, ustala się dla drużyn parowozowych, zamiast dodatków godzinowo-kilometrowych, dodatek obliczony na podstawie wykonanych wagono-kilometrów ładownych.

2) Stawkę dodatku, ustaloną za przewiezienie jednego wagonu ładownego w odległości 5 km. uważa się za zasadniczą.

Za przewiezienie wagonu z dalszych odległości, zwiększa się dodatek za każdą strefę (od 5 do 15 km.), dodając na każdą strefę 50 proc. zasadniczej stawki dodatku.

Przewóz wagonów próżnych i praca przetokowa objęta jest powyższym dodatkiem za przewóz wagonów ładownych, wobec czego praca ta nie podlega dodatkowej opłacie.

Za wagon osobowy z podróżnymi lub wagon pocztowo-bagażowy opłaca się dodatek jak za wagon towarowy ładowny.

3) Stawki zasadnicze dodatku dla poszczególnych kolei wąskotorowych ustali Minister Kolei w porozumieniu z Ministrem Skarbu.

§ 8.

Uchwała niniejsza obowiązuje na wszystkich Polskich Kolejach Państwowych oraz na kolejach na obszarze w. m. Gdańska z tem, że dodatki godzinowe i kilometrowe, obliczane w myśl niniejszej uchwały według mnożnej ustalonej dla obszaru Państwa Polskiego w groszach, przelicza się odnośnie drużyn parowozowych, mających stałą siedzibę na obszarze w. m. Gdańska i zatrudnionych wyłącznie na tym terenie, według stosunku 1 gr. równy 1 fen. gd.

§ 9.

Uchwała niniejsza obowiązuje od dnia 1 lutego 1926 roku.

Warszawa, dnia 3 marca 1926 r.

Minister
Chądzyński.

106. Wznowienie odpowiedzialności za przenośne części wagonowe w ruchu międzynarodowym wobec niektórych Państw.

Do wszystkich Oddz. Mech. i Eksp. oraz wszystkich parowozowni, Nadzoru tech., wag. i stacji.

II/3 - M 9 23058 z dnia 21. 3. 1926
II, I, VI, Pr.

W ślad za rozporządzeniem DKP. z dnia 12. II. rb. Dzien. Zarz. nr. 5 art. 62 podaje się następujące uzupełnienie.

W myśl przepisów R. F. V. § 15 punkt 5 Polskie Koleje Państwowe z dniem 1 kwietnia r. b. wznawiają wzajemną odpowiedzialność za brakujące przenośne części wagonów tow. z następującemi zarządami kolejowemi:

1. Austryjackiemi kolejami związkowemi,
2. Czechosłowackiemi kolejami państwowemi,
3. Kolejami Górnośląskiemi (Dyr. Opolska i Katowicka),
4. Tow. Niemieckich Kolei Państwowych i
5. Rumuńskiemi kolejami państwowemi.

Wszystkie natomiast wagony tow. pozostałych kolei obcych, z któremi do chwili obecnej wzajemnej odpowiedzialności nie wznowiono, należy traktować jako nie podlegające odpowiedzialności i nie wystawiać raportu wzoru „H", w razie stwierdzenia braku części przenośnych.

Jednocześnie zaznacza się, że raporty „H" mogą służyć za podstawę do wystawiania rachunku kolei zagranicznej tylko wtedy, jeżeli wina została stwierdzona i podpisana przez zdającego wagony rewidenta. Odmowa podpisania raportu przez któregokolwiek z rewidentów winna być należycie umotywowaną w rubryce wyszczególniającej poprzednie raporty, lub na odwrotnej stronie raportu, w przeciwnym bowiem razie zestawienie raportów nie nadających się do dalszego użytku chybia celu.

Niezależnie od powyższego należy na raportach wzoru „H" (dawniej F) i nalepkach „I" (dawniej G) obok podpisów rewidentów wagonów zaznaczać dokładnie cechy odnośnego zarządu kolejowego, albowiem brak tych danych uniemożliwia określenie zarządu kolejowego ponoszącego winę. Niniejsze zarządzenie należy podać zainteresowanym rewidentom wagonów na st. granicznych za osobnem pokwitowaniem.

107. Terminy rew. okresowych specjalnych wagonów towarowych.

Do Głów. Warsztatów I. kl., Oddziałów mech. i Parowozowni.

I/3 - M 12 284 27040/26 z dnia 8. 3. 1926.
II, I, Pr.

Rocznej rewizji okresowej podlegają tylko te wagony serja Kdz i Kmz, które są wyłączone do kursowania w pociągach osobowych jako wagony zastępujące osobowe. Pozostałe wagony powyższych serji powinny być poddane 3-letniej rewizji. Poddawanie rocznej rewizji wszystkich bez wyjątku wagonów serji Kdz i Kmz nie jest zgodne z treścią powyższego okólnika.

Sprawy Wydziału Drogowego.

108. Odbiór budowy od przedsiębiorstw przez delegatów D. K. P.

Do Oddz. drogowego 1) Poznań, 2) Wągrówiec, 3) Wolsztyn, 4) Ostrów (Wlkp.).

III/4 - 25678/26 z dnia 13. 3. 1926
III, III/2, III/3, III/5, V, VIII, Wp.

Zarządza się, aby wszelkie większe budowle wykonywane przez przedsiębiorstwa, były po ukończeniu budowy odbierane z udziałem delegata D. K. P.. Po upływie terminu gwarancyjnego (zwykle rocznego) następuje ostateczny odbiór budynku również w obecności delegata D. K. P.

Wobec powyższego należy zawczasu donieść D. K. P. o ukończeniu każdej większej budowy ewentl. czasu gwarancji, celem wyznaczenia delegata i terminu odbioru.

Zaznacza się przytem, że końcowy rachunek z każdej budowy, nie może być do D. K. P. wysłany bez protokółu z odbioru budowy (kolandacji wstępnej). Po ukończeniu zatem większej budowy następuje odbiór t. z. kolandacja, a po ukończeniu terminu gwarancji, następny powtórny odbiór t. z. kolandacja końcowa.

D. K. P. po uprzednim uwiadomieniu przez Oddz. drog. o ukończeniu budowy ewentl. czasu gwarancji, może upoważnić jednego z inżynierów Oddz. drog. do dokonania odbioru z ramienia D. K. P.

Przy zawieraniu umowy, przedsiębiorca winien się zdeklarować, że zobowiązuje się udzielić gwarancji w myśl § 25 ogólnych warunków (Allgemeine Vertragsbedingungen) dotyczących wykonania budowli państwowych i to na przeciąg jednego roku, licząc od czasu ukończenia, względnie wstępnej kolandacji budynku.

109. Naprawa latarń sygnałowych.

Do Oddziałów Drogowych, Eksploatacyjnych, Mechanicznych, Stacji, Odcinków drogowych i Warsztatu elektrycznego w Poznaniu.

III/5 - 24756/26 z dnia 6. 4. 1926.
III, V, Wp. Pr.

Z powodu zachodzących nieporozumień w interpretacji zarządzenia Nr. 63, ogłoszonego w Dz. Zarz. Nr. 5 z 26/II. br., dotyczącego naprawy latarń sygnałowych, Dyrekcja wyjaśnia, jak następuje:

Powyższe zarządzenie określa procent uszkodzenia latarni powyżej którego latarnie należy przekazać do starzyzny, zaś zarządzenie Nr. 129, ogłoszone w Dz. Zarz. Nr. 9 z 1/III. 1924 ustęp IV. „Wymiana latarń", określa dokładnie tok postępowania z latarniami, nienadającemi się więcej do naprawy.

Zarazem zwraca się uwagę, że naprawy latarń, których koszt wykonania w warsztatach przenosi 60 proc. wartości kosztów nabycia nowej latarni, wykonywać nie należy i latarnie tak uszkodzone winny być przesłane do kasacji do magazynu zasobów i tam rozbite w obecności członków komisji kasacyjnej.

Odzyski starych materjałów, otrzymane przy kasacji należy zarachować w przychód ewidencji zasobowej odnośnego magazynu z równoczesnem zaliczeniem ich wartości na dobro konta budżetowego tego działu służby, u którego były w użyciu skasowane latarnie.

Sprawy Wydziału Rachunkowego.

110. Zmiana sposobu ściągania podatków od uposażeń i wpłacaniu do kas skarbowych.

Do wszystkich Wydziałów, Działów, Warszt. gł., Oddziałów, Gł. Mag. Zasobów, Biura rozrach. w Bydgoszczy i wszystkich miejsc służbowych.

V - R 2/8853/26 z dnia 1. 4. 1926.
V/1, V/2, V/3, V/4, VIII, IV, Pr.

Rozporządzeniem z dnia 11. XI. 1925 Nr. II/7057/25, poleciło Min. Kolei zastosować się do okólnika Min. Skarbu z dnia 22. IX. 1922 Nr. D. P. 539/V/22.

Okólnik ten postanawia, że ściągnięte podatki z uposażeń, winna DKP. wpłacać do kasy skarbowej w **siedzibie Dyrekcji kolei Państw.**

Równocześnie winna DKP. przedłożyć kasie skarbowej wyciągi, wykazujące:

a) sumę podatku dochodowego, ściągniętego od wszystkich pracowników w okręgu Dyrekcji,

b) sumę podatku, rozłożoną na poszczególne miasta i miasteczka oraz powiaty.

Jeśli na terytorjum DKP. znajduje się więcej Izb Skarbowych, w takim razie należy sporządzić odrębne wyciągi dla okręgu każdej Izby Skarb., dołączając do nich wyciągi ad b) t. zn. wyciągi z wyszczególnieniem miast i powiatów — i kwot na nie przypadających.

Powyższe rozporządzenia dopuszczają ściąganie podatków zapomocą list płatniczych.

W kwestji dotrzymania 7-dniowego terminu przekazywania do kasy skarb., Min. kolei, reskryptem z dnia 16. I. 1926 Nr. II/355/26 wyjaśniło, że termin ten liczy się nie od chwili wypłaty list poborów i zarobków, lecz dopiero od chwili zaliczenia ich Wydziałowi Rachunkowemu, a więc od 10 każdego miesiąca. Zatem ściągnięte z uposażeń podatki, mają być przekazane kasie skarbowej do dnia 17 każdego miesiąca.

Wobec powyższego zarządza się co następuje:

1. Począwszy od dnia 1 maja br. podatki od uposażeń ściągać się będzie zapomocą list poborów, płatnych z góry i zarobków płatnych z dołu rozpoczynając od kwietnia br. (w rubrykach „potrącenia"), a nie — jak dotychczas — zapomocą osobnych wykazów podatkowych:

Obliczanie podatków dokonuje:

a) Dział V/3 — dla pracowników etatowych i emerytów w dniu 1 każdego miesiąca,

b) Wydziały, Warszt. Gł., Oddziały, Gł. Mag. Zas. i Biuro rozrach. w Bydgoszczy oraz miejsca służbowe — dla pracowników nieetatowych i kontraktowych — w dniu 5 każdego miesiąca (począwszy od 5 maja br.).

Połączenia z tytułu podatków, zarachowuje się na „konto depozytów podgrupa 6", co w listach poborów i zarobków, należy wyraźnie uwidocznić.

Tabela do obliczenia podatku od uposażeń, podana jest w okólniku II/1 C 18/1372/25 z dnia 24. IV. 1925.

2. Co do obliczania podatków od „jednorazowych wynagrodzeń" (premji Halseya), przetokowych, dodatków budowlanych, dalej remuneracji, wynagrodzeń akordowych, za prace nadzwyczajne itp.), które to wynagrodzenia dolicza się do uposażeń miesięcznych, ustalonych w stosunku rocznym, a następnie wypośrodkowuje się stopę procentową podatku, zastosować się mającą tak do miesięcznego uposażenia jak i „jednorazowego wynagrodzenia" — należy stosować się ściśle do rozporządzeń. tut. okólników I/2 Rw6/147/23 z dnia 2. XI. 1923 i I/2 C 18/549-a z dnia 15. III. 1924, a mianowicie:

a) co do pracowników etatowych i emerytów: należy natychmiast po wypłacie takich dochodów, zawiadomić Wydz. Rach. Dział V/3, zapodając wysokość wypłacanej kwoty każdemu z pracowników z osobna,

b) co do pracowników nieetatowych i kontraktowych — takie same doniesienia skierować należy do tego Wydziału, Oddziału, wzgl. miejsca służbowego, gdzie sporządza się listy zarobkowe dla danych pracowników.

Nieopodatkowanie tych dochodów, podlega karze „jednorazowych wynagrodzeń“ — musi bezwarunkowo nastąpić przy najbliższej wypłacie poborów i zarobków.

Celem umotywowania obliczenia podatku, należy w listach poborów i zarobków, w rubryce „uwagi“ zaznaczyć, jaką sumę „jednorazowych wynagrodzeń“ — wzięto do obliczenia podatku w danym miesiącu i to zapomocą notatki: „do obliczenia podatku: zapomoga (remuneracja lub tp.) . . . . zł.“

3. Dla celów statystycznych, winien Dział V/3 oraz Wydziały, Warszt. gł., Oddziały, Gł. Magazyn, Biuro rozrach. i wszystkie miejsca służbowe, obliczające i ściągające podatki z uposażeń — prowadzić ewidencje, z których wynikać będzie: skala podatkowa, stopa procentowa podatku, ilość płatników w każdej skali (ilość osób), kwota pobranego podatku a) państwowego, b) komunalnego od płatników w każdej skali osobno.

Ewidencje te uwzględniać mają osobno okręg każdego Urzędu skarbowego.

Dane statystyczne wymagane są przez władze skarbowe z końcem każdego roku.

4. Z dniem 1 maja br., wypłatę ściągniętych podatków zapomocą list poborów i zarobków — uskuteczniać będzie Wydz. Rach. Dział V/2 zapomocą zlecenia na wypłatę z konta depozytów podgr. 6 — wprost do kasy skarbowej w Poznaniu i to najpóźniej do dnia 17 każdego miesiąca.

Równocześnie obowiązany jest Dział V/2 przedłożyć kasie skarbowej w Poznaniu zestawienie przekazanej sumy.

Zestawienie sporządza się oddzielnie dla każdej Izby Skarbowej, wpisując do niego końcowe sumy niżej wymienionych wykazów.

Do zestawienia dołącza się wykazy z podziałem na miasta i powiaty i z wyszczególnieniem sumy ściągniętego podatku dla każdego miasta i powiatu z tytułu podatku państwowego i komunalnego. Dla każdego Urzędu skarbowego, sporządza Dział V/2 jeden, odrębny wykaz, według wzoru podanego pod punktem 5).

5. Celem wygotowania wykazów podanych wyżej w punkcie 4), dostarczą Wydz. Rach. Dział V/2, **i to w terminie do 10 każdego miesiąca** (począwszy od 10 maja br.) następujące wykazy:

a) Dział V/3 — co do ściągniętych podatków od uposażeń pracowników etatowych i emerytów,

b) Wydz. IV co do ściągniętych podatków od pracowników nieetatowych i kontraktowych, zajętych w służbie centralnej wzgl. w D. K. P.

c) Warszt. gł., Oddziały, Gł. Mag. Zasobów, Biuro rozrach. w Bydgoszczy — co do ściągniętych podatków od pracowników nieetatowych i kontraktowych, zajętych w podległej im gałęzi służby.

Wykazy powyższe, należy sporządzać według następującego wzoru:

D. K. P.
Oddział ....
w ....

Nagłówek ten ściśle wypełnić.

Izba Skarbowa w ....
Urząd skarbowy w ....

WYKAZ

ściągniętych podatków od pracowników kolejowych
za miesiąc ....

Stwierdził ....

Do DKP.
Wydz. Rach. Dział V/2
w Poznaniu.

.... dnia ....
....
Naczelnik Oddziału
(podpis)

Podatki ściągnięte od pracowników kolej., zamieszkałych na terenie				Razem
miasta (wymienić)	powiatu (wymienić)	wynoszą podatek państwowy zł	wynoszą podatek komunalny zł	zł
		Suma wykazu		

Każde miasto oraz przypadająca nań suma podatku w danym miesiącu, muszą być oddzielnie wymienione.

Natomiast do rubryki „powiat“ wciągnąć należy podatki, które nie przypadają miastom, a więc podatki, ściągnięte od pracowników kolej., zamieszkałych na terenie gmin wiejskich i obszarów dworskich w okręgu danego Urzędu Skarbowego.

Wzory powyższe zażądają miejsca służbowe w krótkiej drodze od swych przełożonych Oddziałów a te dopiero zapomocą druku M 9-a ze składnicy druków.

Wobec powyższego, znosi się rozporządzenie listu telegramowego z dnia 27, II, 1924 Nr. I/2 C 18/529-a, w myśl którego każda kasa stac. wypłacała ściągnięte podatki poszczególnym Urzędom Skarbowym.

6. W terminie do 5-go każdego miesiąca t. zn. po sporządzeniu miesięcznych list zarobkowych, winny Wydziały przedłożyć Wydz. IV, zaś miejsca służbowe swym przełożonym Oddziałom — wykazy wedle wzoru podanego w ust. 4) co do ściągniętych podatków od pracowników nieetatowych i kontraktowych.

Dział V/2, Wydz. IV, oraz Oddziały dopilnują przestrzegania terminów, aby uniknąć zapłaty procentów zwłoki.

7. Suma ściągniętych podatków, wykazanych w listach poborów i zarobków, musi być zgodną z sumą, podaną w wykazach, którą to sumę aż do czasu sporządzenia zestawienia list płatniczych, należy zanotować dla własnego użytku.

Warszt. gł. i Oddziały, badając listy płatnicze po wypłacie oraz sporządzając zestawienie tychże, winny stwierdzać, czy suma podatków w zestawieniach zgadza się z sumą zapodaną Wydz. Rach. V/2.

O ujawnionych różnicach należy natychmiast donieść Wydz. Rach. Dział V/2 z dokładnem objaśnieniem,

a to w celu dodatkowej wypłaty wzgl. ściągnięcia nadpłaty.

Ostateczne uzgodnienie na koncie depozytów przychodów i rozchodów z tytułu podatków, nastąpi po zaksiążkowaniu zestawień list płatniczych w Dziale V/4.

Sprawy Wydziału Prawnego.

111. Zmiana nazwy gminy wiejskiej Bolesławice.

Do wszystkich Wydziałów, Działów, wszystkich Oddziałów i miejsc służbowych.

VIII/1 - P 3/27075/26 z dnia 8. 4. 26.
VIII, IV, V, Pr.

Poniższy dopis pisma Wojewody Poznańskiego podaje D. K. P. do wiadomości:

Wojewoda Poznański.
L. dz. 2028/26. III Poznań, dnia 21 marca 1926 r.

Na podstawie rozporządzenia Ministra b. dz. pr. z dnia 15. 2. 1920 (Dz. Urzędowy Min. b. dz. pr. nr. 10, poz. 82) i art: 2 ustawy z dn. 7. 4. 1922 r. w przedmiocie zniesienia Minist. b. dz. pr. (Dz. Ustaw R. P. nr. 30, poz. 247) zmieniło Ministerstwo Spraw Wewnętrznych rozporz. z dnia 28 lutego 1926 r. nazwę gminy wiejskiej **Bolesławice,** w powiecie kępińskim, na **Podbolesławice.**

Wojewoda:
(—) Bniński.

112. Używanie legalnych jednostek miar ustanowionych w Państwie Polskiem.

Do wszystkich Wydziałów, Działów, wszystkich Oddziałów i miejsc służbowych.

VIII/2 - P 3/27959/26 z dnia 2. 4. 1926.
VIII Pr.

Wbrew istniejących przepisom o ustanowieniu legalnych jednostek miar w Państwie Polskiem, zdarzają się wypadki, że władze i urzędy nie stosują się do tychże i w swych okólnikach, referatach i sprawozdaniach posługują się wyrażeniem miar w nielegalnych jednostkach, używając niewłaściwych skrótów i popełniając inne błędy.

Stan taki z punktu widzenia prawnego jest niedopuszczalny i może pociągnąć za sobą nieobliczalne konsekwencje. A że nadto władze państwowe w pierwszym rzędzie powołane są do przestrzegania obowiązujących przepisów, przeto celem zapobieżenia na przyszłość tego rodzaju błędom, należy zastosować się do przepisów ustanawiających legalne jednostki miar w Państwie Polskiem, a zawartych w dekrecie o miarach z 8. 2. 1919 (Dz. P. P. P. Nr. 15 poz. 211) w art. 1—7 oraz wydanego na jego podstawie rozporządzenia Min. Przemysłu i Handlu z 7. 4. 1919 (Dz. P. P. P. Nr. 41 Nr. 41 poz. 299), które podaje się w odpisie poniżej:

Dekret
o miarach.

Art. 1. Legalnemi jednostkami miar w Państwie Polskiem są jednostki, określone w art. 2—7 dekretu niniejszego, oraz te jednostki wtórne wielokrotne i podwielokrotne jednostek podstawowych, określonych w tychże artykułach, które będą uznane za legalne przez Ministra Przemysłu i Handlu.

Art. 2. Podstawową **jednostką długości jest metr.**

Art. 3. Podstawowemi jednostkami **powierzchni są: metr kwadratowy i ar.**

Jednostkami powierzchni są także powierzchnie zawarte w kwadratach, których boki są równe którejkolwiek z legalnych jednostek długości.

Art. 4. Podstawowemi jednostkami objętości są: **metr sześcienny albo kubiczny i litr.**

Art. 5. Podstawową jednostką kątów płaskich jest kąt prosty.

Art 6. Podstawową jednostką masy jest **kilogram.**

Art. 7. Jednostką temperatury (różnic temperatury) jest różnica temperamentu odpowiadającą jednemu stopniowi normalnej skali termometrycznej, **czyli stopień temperatury.**

Art. 8. We wszystkich aktach i czynnościach urzędowych w obrocie publicznym oraz we wszelkich kontraktach rządowych, przy których zachodzi potrzeba wyrażenia miary, należy ją wyrażać w legalnych jednostkach miar.

Art. 9. Wzorcem miary jest ciało fizyczne, którego pewna właściwość pod względem wielkości przedstawia tę miarę z określoną dokładnością. Przyrządem mierniczym jest każdy mechanizm, służący do poprzedniego lub bezpośredniego dokonywania pomiarów.

Wzorce miar i przyrządy miernicze stanowią narzędzia miernicze.

Art. 10. Uchybieniem wzorca miary jest różnica między jego wielkością i wielkością odpowiadającego mu wzorca normalnego, z którym według przepisów winien być porównany przy legalizowaniu. Uchybieniem przyrządu jest różnica między znaną rzeczywistą miarą wzorców normalnych, zapomocą których winien on być sprawdzony przy legalizowaniu, a tą miarą, którą według wskazań przyrządu należałoby owym wzorcom normalnym przypisać, lub różnica między wskazaniami przyrządu a wskazaniami przyrządu normalnego, z którym według przepisów winien on być porównywany przy legalizowaniu.

Art. 11. Narzędzia miernicze są legalne jeżeli, bez względu na swoje uchybienia, odpowiadają pozatem przepisom o warunkach legalizowania, wydanym na podstawie niniejszego dekretu przez Główny Urząd Miar, — są rzetelne, jeżeli ich uchybienia nie przekraczają granic uchybień obiegowych, ustanawianych przez Ministra Przemysłu i Handlu dla narzędzi mierniczych, znajdujących się w obrocie publicznym.

Art. 12. Legalizacja narzędzi mierniczych, polega na przepisowem sprawdzeniu ich o ocechowaniu przez władze powołane. W obrocie publicznym legalizacja jest ważna w ciągu okresu przepisanego przez Główny Urząd Miar, po upływie którego uważa się ją za nie byłą.

Art. 13. Przy wszelkiego rodzaju czynnościach urzędowych winny być używane dla wykonywania pomiarów narzędzia miernicze, odpowiadające obowiązującym przepisom i sprawdzone w Głównym Urzędzie Miar lub urzędach podwładnych.

Art. 14. W obrocie publicznym do mierzenia długości, powierzchni, objętości i masy (w mowie potocznej zwanej wagą), o ile przez to będzie lub być może ustanawiana wartość rzeczy lub świadczeń, mogą być wyłącznie stosowane i przechowywane narzędzia miernicze legalizowane, legalne i rzetelne.

Art. 15. Minister Przemysłu i Handlu upoważniony jest do rozciągnięcia działania art. 14 na wszelkie na-

rzędzia miernicze, używane w obrocie publicznym i służące do obliczania wartości dostarczanych materji lub energji, lub używane do oceny pracy, bądź też mające znaczenie dla bezpieczeństwa publicznego, jako i na wszelkie narzędzia miernicze, wynajmowane zawodowo lub oddawane do użytku publicznego za opłatą.

Art. 16. W czynnościach, dla których prawo niniejsze przewiduje obowiązkowe używanie narzędzi mierniczych legalizowanych, narzędzia te używane być mają właściwie tj. tylko w tych warunkach i okolicznościach, dla odmierzania takiego rodzaju wielkości, materji lub energji i takich ilości, dla których zostały one dopuszczone przez Główny Urząd Miar do obrotu publicznego, podlegającego przymusowi legalizowania.

Art. 17. Minister Przemysłu i Handlu władny jest, dla poszczególnych gałęzi, jako też określonych rodzajów towarów, przeznaczonych do obrotu publicznego, a szczególnie do obrotu zagranicznego, dozwalać w drodze wyjątku stosowanie takich narzędzi mierniczych, które nie opierają się na miarach, wyszczególnionych w art. 1—7 i nie są legalizowane według krajowych przepisów.

Art. 18. Sprawami, dotyczącemi miar i narzędzi mierniczych, zawiaduje Gł. Urząd Miar w Warszawie, podlegający Ministrowi Przemysłu i Handlu. Statut Głównego Urzędu Miar i urzędów podwładnych wydaje Minister Przemysłu i Handlu.

Art. 19. Dyrektora Głównego Urzędu Miar mianuje Najwyższa Władza Państwowa.

Art. 20. Wyrób i sprzedaż narzędzi mierniczych podlega koncesjonowaniu i nadzorowi Głównego Urzędu Miar w sposób, który określi Minister Przemysłu i Handlu.

Art. 21. Miejscowa policja oraz municypalne inspekcje handlowe obowiązane są do bezpośredniego nadzoru nad stosowaniem w obrocie publicznym narzędzi mierniczych, odpowiadających warunkom art. 14. Przepis ten nie odnosi się do urzędów państwowych.

Art. 22. Winny przekroczenia art. 14 dekretu niniejszego ulegnie karze przewidzianej w kodeksie karnym albo karze administracyjnej, nałożonej przez odpowiednie władze legalizacji narzędzi mierniczych, w sposób, który określi Minister Przemysłu i Handlu w porozumieniu z Ministrem Sprawiedliwości.

Art. 23. Wykonanie dekretu niniejszego należy do Ministra Przemysłu i Handlu, który określi również wysokości opłat za czynności urzędów miar i sposobów wydawania przepisów, przewidzianych w dekrecie niniejszym.

Art. 24. Minister Przemysłu i Handlu wyda przepisy dotyczące określenia i dalszego tymczasowego używania mórg nowopolskich, kwart, funtów i łutów na ziemiach b. zaboru rosyjskiego.

Dan w Warszawie, dnia 8. lutego 1919 roku.

Naczelnik Państwa:
(—) J. Piłsudski
Prezydent Ministrów:
(—) I. J. Paderewski
Minister Przemysłu i Handlu:
(—) Kazimierz Hącia.

ROZPORZĄDZENIE
o legalnych jednostkach miar.

W wykonaniu art. 1 dekretu o miarach (Dz. Pr. Nr. 15 poz. 211) postanawiam co następuje:

Art. 1. Legalnemi wtórnemi jednostkami długości są: mirjametr — równy dziesięciu tysiącom metrów, kilometr — równy tysiącowi metrów, decymetr — równy jednej dziesiątej metra, centymetr — równy jednej setnej metra, milimetr — równy jednej tysiącznej metra i mikron — równy jednej tysiącznej milimetra.

Art. 2. Legalnemi wtórnemi jednostkami powierzchni są:

1. powierzchnie zawarte w kwadratach, których boki równe są którejkolwiek z legalnych wtórnych jednostek długości. Każda z tych jednostek powierzchni nosi nazwę jednostki długości, od której pochodzi, z dodatkiem wyrazu „kwadratowy";
2. hektar równy stu arom i centar równy jednej setnej ara.

Art. 3. Legalnemi wtórnemi jednostkami objętości są:

1. objętości zawarte w sześcianach, których krawędzie równe są jednej z legalnych wtórnych jednostek długości. Każda z tych jednostek objętości nosi nazwę jednostki długości, od której pochodzi, z dodatkiem wyrazu „sześcienny" lub „kubiczny";
2. kilolitr — równy tysiącowi litrów, hektolitr — równy stu litrom, dekalitr — równy dziesięciu litrom, jedna czwarta litra (kwaterka), decylitr — równy jednej dziesiątej litra, mililitr — równy jednej tysiącznej litra.

Art. 4. Legalnemi wtórnemi jednostkami kątów są: kąt pełny czyli obrót — równy czterem kątom prostym, kąt półpełny — równy dwu kątom prostym, kąt jednego stopnia, czyli stopień kątowy — równy jednej dziewięćdziesiątej kąta prostego — minuta kątowa — równa jednej sześćdziesiątej stopnia kątowego i sekunda kątowa — równa jednej sześćdziesiątej minuty kątowej.

Części stopnia mogą być wyrażane również w postaci ułamków dziesiętnych stopnia.

Art. 5. Legalnemi wtórnemi jednostkami masy są: tonna — równa tysiącowi kilogramów, kwintal — równy stu kilogramom, mirjagram — równy dziesięciu kilogramom, dekagram — równy jednej setnej kilograma, gram — równy jednej tysiącznej kilograma i miligram — równy jednej miljonowej kilograma.

Art. 6. W handlu kamieniami drogocennemi i perłami dozwala się używać jako legalną jednostkę wtórną masy karata równego jednej pięciotysiącznej kilograma.

Art. 7. Postanowienia rozporządzenia niniejszego uzyskują moc obowiązującą z dniem ogłoszenia.

Warszawa, dnia 7. kwietnia 1919 r.

Minister Przemysłu i Handlu:
(—) Hącia.

Oddziały wydadzą w tym kierunku odpowiednie pouczenie dla podwładnych urzędów.

Wiadomości.

Nominacje.

Pan Prezydent Rzeczypospolitej dekretem z dnia 19 marca 1926 mianował p. Prezesa inż. Bogusława Dobrzyckiego Prezesem Dyrekcji Kolei Państw. w Katowicach.

Pan Minister Kolei rozporządzeniem z dn. 27 marca 1926 powierzył stanowisko Prezesa Dyrekcji Kolei Państw. w Poznaniu p. inż. Stanisławowi Rucińskiemu, dotychczasowemu Prezesowi Katowickiej Dyrekcji P. K. P. Pan Prezes inż. Ruciński objął urzędowanie w tut. Dyrekcji dnia 10 kwietnia 1926.

Podziękowanie.

Na skutek wydanej odezwy Komitetu Gwiazdkowego, utworzonego pod protektoratem W-Państwa Prezesostwa Dobrzyckich wpłynęły następujące kwoty na rzecz gwiazdki dla sierot po Pracownikach Kolejowych.

Dyrekcja Kolei	1 500,—
Samopomoc Kolejowców F. Z. E. K.	1 400,—
Kasa Emerytalna	500,—
Od firm i osób postronnych	1 739,25
Z Miejsc służbowych	7 120,90
Koło Art.-Lit. dochód z koncertu	127,20
Koło Śpiewackie Moniuszko	86,—
Koło Muzyczne Kolejarzy	80,—
Kom. Gwiazdkowy dochód z koncertu na sali wykładowej	115,21
P. Toepfer z koncertu na sali Ewang.	57,—
Polski Związek Kolejowców	150,—
Ze skarbonek Gwiazdkowych	76,05
	12 952,11
Pozostało z roku ubiegłego	2 829,40
Razem	15 781,51

Obdarowano 508 sierot i 17 dzieci w nadzwyczajnych wypadkach odzieżą i 33 wdowy w podeszłym wieku gotówką, zależnie od pobieranej renty.

Wszystkim P. P. Urzędnikom i Pracownikom Kolejowym jako Ofiarodawcom — jako też PP. Naczelnikom, którzy się przyczynili do zebrania jak największej sumy na rzecz Gwiazdki a w szczególności Panu Prezesowi inż. Dobrzyckiemu za łask. zezwolenie na urządzenie tej uroczystości w gmachu D. K. P.

składamy w mieniu sierot serdeczne podziękowanie.

Za Komitet Gwiazdkowy:

Sekcja Pań p. P. Z. K. w Poznaniu.

Remuneracja.

Za utrzymanie parowozu we wzorowym stanie, udzieliła D. K. P. masz. 1 kl. Ostaszewskiemu Michałowi i pom. masz. 2 kl. Przybyszowi Józefowi z parow. Gniezno nagrody.

Uznanie.

Z okazji 25-letniego jubileuszu zatrudnienia w służbie kolejowej: **Felda Maksymiljana** zawiad. sekcji warszt. 2 kl. z gł. warszt. 1 kl. Poznań, **Myśliwca Jana**, kond. 2. kl. ze stacji Jarocin, oraz z okazji 35-letniego jubileuszu zatrudnienia w służbie kolejowej **Biedermana Antoniego** zaw. sek. warszt. 2. kl. z gł. warszt. 1. kl. Poznań, Dyrekcja podnosi Ich niestrudzoną, ofiarną i owocną pracę na zajmowanych posterunkach, wyrażając rzeczonym za nią gorące podziękowanie, oraz życzenia szeregu dalszych lat pracy dla dobra kolejnictwa i Państwa Polskiego.

Zgon.

Niklewski Andrzej, st. droż. z odc. drog. 3 Poznań, zmarł dnia 15. 3. 26 r.

Arnd Michał, emerytowany zwrotniczy, zamieszkały w Pustachowie, zmarł dnia 3. 3. 26 r.

Rzicha Wacław, emerytowany st. asesor z Poznania, zmarł dnia 17. 3. 26 r.

Walne zebranie członków Spółdzielni Letniska Kolejowców w Bąblinie.

odbędzie się dnia 25 kwietnia 1926 o godzinie 9,30 w gmachu D. K. P. Poznań z następującym porządkiem obrad:

1. Zagajenie.
2. Wybór prezydjum Walnego Zebrania.
3. Wybór trzech członków uprawnionych do podpisania protokołu Walnego Zebrania.
4. Odczytanie protokołu ostatniego Walnego Zebrania.
5. Odczytanie protokołu rewizyjnego „Rady Spółdzielczej".
6. Zatwierdzenie zmienionego bilansu złotowego za rok 1924 i uchwalenie bilansu waloryzacyjnego.
7. Sprawozdanie Zarządu za rok ubiegły.
8. Sprawozdanie komisji rewizyjnej.
9. Uchwalenie bilansu za rok 1925 i udzielenie absolutorjum Radzie Nadzorczej i Zarządowi.
10. Wybór pięciu członków Rady Nadzorczej i dwóch członków Zarządu.
11. Zmiana statutu.
12. Wolne głosy.

W razie braku kompletu odbędzie się zebranie o godzinie 10-tej bez względu na ilość obecnych członków.

Członkowie legitymują się książeczkami udziałowemi przy wejściu na salę.

Poznań, dnia 7 kwietnia 1926.

Rada Nadzorcza
Spółdzielni Letniska Kolejowców
w zamku Bąblinie.
Kuc.

Zarządzenia osobiste D. K. P

Zmiana charakteru służbowego.

Dotychczasowy charakter służbowy Sinnera Gustawa zawiad. parow. 2. kl. z parow. Ostrów, zmienia się na naczelnika parowozowni 1 kl.

L. dz. IV/2 18498/26.

Prezes Dyrekcji kolei państw.

Inż. Ruciński.

Odbito w Drukarni Robotników Chrześcijańskich T. A. Poznań, św. Marcin 37.